

Speciale

A 40 anni
dall'ultimo volo

di Mario Bazzani

Esattamente quarant'anni fa, il 26 agosto 1966, in un banale quanto tragico incidente di volo perdeva la vita a Sion il famoso aviatore vallesano. Fu uno dei più importanti pionieri del volo alpino e del soccorso aereo in montagna

Geiger il pilota dei ghiacciai



Il pioniere del volo alpino nel suo ambiente naturale a bordo di un Piper



Azione di soccorso

Attore

Le incredibili imprese di Geiger catturarono anche l'interesse del regista Victor Vicas che nel 1958 realizzò il film "Sos pilota dei ghiacciai" nel quale il pilota vallesano recitò a fianco del noto attore svizzero Hannes Schmidhauser. Nella pellicola l'aviatore impersona se stesso e come nella vita di tutti i giorni porta soccorso a un gruppo di escursionisti in difficoltà utilizzando il suo Piper.



Hermann Geiger nacque a Saaviè, vicino a Sion, il 27 ottobre 1914. Decimo di sedici figli, fin da ragazzo manifestò un forte interesse per l'aviazione e la tecnica. Durante il suo apprendistato di meccanico d'automobili intraprese la costruzione di un aliante aiutato da un amico. Successivamente frequentò una scuola di pilotaggio e nel settembre del 1939, tra mille sacrifici, ottenne finalmente il brevetto di pilota privato d'aeroplani a motore.

Come altri aviatori Geiger fu molto colpito dall'azione di salvataggio aereo sul ghiacciaio del Gauli nelle Alpi bernesi dove, nel novembre del 1946, un aeroplano americano Douglas C-53 Dakota effettuò un atterraggio d'emergenza ad oltre 3000 metri di quota. Per trarre in salvo i passeggeri, alcuni dei quali erano feriti, venne predisposta una spettacolare azione di salvataggio che ebbe echi mondiali. Nello stupore generale sulla scena dell'incidente giunsero improvvisamente due aeroplani Fieseler Storch dell'aviazione militare svizzera equipaggiati con sci che in poco tempo riportarono a valle gli sfortunati protagonisti.

Il pilota vallesano comprese che in mani esperte il campo d'azione degli aeroplani poteva essere esteso oltre il normale impiego. Da quel momento in poi non abbandonò mai l'idea di posarsi in montagna con un aereo, ma i tempi non erano ancora maturi.

Un'alternativa ai muli

Dopo aver frequentato una scuola per agenti di polizia a Winterthur, nel '47 venne assunto a Sion in qualità di guardiano dell'aeroporto. A partire dal dicembre 1949, ottenuta l'estensione del brevetto per compiere voli commerciali, nel tempo libero Geiger iniziò a volare per conto dell'Aero club vallesano che in quel periodo disponeva di alcuni apparecchi biposto Piper Cub. Durante i suoi voli nelle Alpi osservava spesso carovane di asini e muli che trasportavano mate-

riale lungo i faticosi sentieri. Gli venne allora l'idea di proporre il trasporto aereo quale alternativa agli animali da soma equipaggiando gli aeroplani con un dispositivo per il trasporto e il lancio di materiale.

Il rifornimento aereo delle molte capanne sparse in Vallese offrì all'Aero club un'ottima opportunità per incrementare le entrate. Inizialmente fu soprattutto la legna da ardere ad essere sganciata a bassa quota, poi si aggiunsero provviste e materiali da costruzione. Con la stessa tecnica negli inverni più duri Geiger era solito rifornire di fieno i camosci che vedeva in difficoltà. Nell'inverno del '51 (ancora vivo nella memoria dei meno giovani per l'eccezionale nevicata) l'aviatore vallesano effettuò diversi voli di collegamento tra Briga e la località di Zermatt rimasta isolata dopo la caduta di diverse valanghe.

Il primo ghiacciaio

Nel giro di pochi anni Geiger accumulò una notevole esperienza nel volo alpino e fu così che gli venne la tentazione di finalmente posarsi su quelle montagne che fino a quel momento aveva solo sfiorato. La possibilità di atterrare su ghiacciai, pascoli e pendii innevati gli avrebbe per-

messo di trasportare, oltre a provviste, merci e materiali delicati, anche passeggeri. Ciò che gli mancava era un velivolo robusto e potente dotato di un carrello con ruote e sci retrattili per decollare da un aeroporto e atterrare poi sulla neve. Con l'apparizione del Piper Super Cub il pilota vallesano comprese che presto avrebbe potuto trasformare il suo sogno in realtà.

Nell'aprile del '52 la Sezione vallesana dell'Aecs fu la prima in Svizzera ad acquistare il nuovo apparecchio. Poche settimane dopo, il 10 maggio 1952, Geiger atterrò sul ghiacciaio del Kander. Fu quello il primo di una lunghissima serie di exploits. Dopo qualche problema con l'Ufficio federale dell'aria (a quel tempo la legge sulla navigazione aerea non contemplava la possibilità di atterrare in montagna), l'attività del pilota vallesano continuò e si espanse notevolmente.

Nel marzo del '54 ottenne la qualifica di istruttore di volo, così che da quel momento in poi ebbe anche la possibilità di formare nuovi piloti tra i quali Ferdinand Martignoni, un altro grande pioniere del salvataggio aereo.

Samaritano volante

L'afflusso in massa di turisti e sciatori nelle alpi vallesane au-

mentò considerevolmente negli anni '50 e '60 e molte purtroppo furono anche le vittime della montagna. Per loro i soccorsi giungevano sovente con notevole ritardo o inutilmente, il più delle volte via terra dopo sfiancanti ascese da parte delle colonne di soccorso. La neonata Gass (Guardia aerea svizzera di soccorso, oggi Rega) fondata nel 1952 disponeva allora unicamente di alcuni aeroplani. Quando era possibile infatti i soccorritori si lanciavano con il paracadute nella zona d'intervento per guadagnare tempo prezioso. I pochissimi elicotteri in servizio avevano ancora notevoli difficoltà a posarsi oltre i 2000 metri di quota a causa delle limitate prestazioni di volo.

Geiger divenne membro della Gass e per conto di essa portò a termine centinaia di missioni di salvataggio. La sua particolare tecnica d'atterraggio, in seguito adottata da altri, gli permetteva di posarsi anche su pendii molto ripidi con una pendenza fino a 40 gradi oppure su pianori poco più grandi di un campo di calcio.

Le sue spettacolari azioni di salvataggio balzarono agli onori della cronaca nazionale e internazionale. Il cinegiornale e la stampa gli dedicarono ampi servizi elogiando la sua attività di pilota-soccorritore.

I giornalisti lo ribattezzarono

con vari soprannomi tra i quali i più noti furono *L'Aquila di Sion*, *il pilota dei ghiacciai*, *il San Bernardo dell'aria*, *il samaritano volante*. Nel corso degli anni ricevette prestigiosi riconoscimenti per la sua attività di soccorritore e molte lettere di ringraziamento da coloro ai quali salvò la vita, in parecchi casi a rischio della propria.

Nuovi apparecchi

Geiger veniva chiamato sempre più spesso in aiuto alle persone ferite. Il piccolo Piper che pilotava non era certamente l'apparecchio più confortevole, per chi doveva essere portato in salvo, ma era la sola possibilità per raggiungere velocemente l'ospedale.

Le dimostrazioni di volo di un piccolo elicottero sullo Jungfrauoch nel '55 accesero in lui l'interesse per l'ala rotante. Comprese che l'elicottero, pur con le sue limitazioni, era l'apparecchio più adatto al suo lavoro quotidiano.

Grazie a una colletta promossa dalla Coop per sostenere l'attività della Gass, nel corso del 1956 fu raccolta la considerevole somma di mezzo milione di franchi. I fondi vennero utilizzati per acquistare un elicottero americano Bell 47J Ranger, un

moderno apparecchio in grado di trasportare nella spaziosa cabina due feriti distesi e un medico. Presentato ufficialmente il 28 febbraio 1957 a Muttenz vicino a Basilea, il Ranger divenne la prima eli-ambulanza d'Europa. Per Geiger, che quella primavera apprese a pilotare gli elicotteri, fu l'inizio di una nuova carriera che da un lato lo arricchì con nuove esperienze ma che dall'altro gli chiese ulteriori sacrifici. Con un abile pilota ai suoi comandi il nuovo apparecchio sembrava infatti avere illimitate capacità d'impiego.

Lotta agli incendi

Nell'autunno del '59 l'Aero club vallesano acquistò il nuovissimo aeroplano svizzero Pilatus PC-6 Porter. Con questo velivolo Geiger intraprese un nuovo genere di attività: la lotta agli incendi di bosco. Il Porter poteva infatti essere dotato di un serbatoio interno per l'acqua che veniva poi sganciata sulle fiamme.

L'attività della sezione vallesana dell'Aecs negli anni '60 era ormai in gran parte orientata al trasporto commerciale di persone e materiale. Dal momento che le finalità di un Aero club erano però altre, Geiger lasciò il suo vecchio datore di lavoro e assieme ad altri fondò una nuova compagnia aerea, la Air-Glaciers, specializzata nei trasporti e nei salvataggi in montagna con elicotteri e aerei.

Con lo slancio di sempre, nell'agosto del '65 si recò in Francia dove prese in consegna l'SE 3160 Alouette III, un elicottero a turbina appena apparso sul mercato e ancora oggi ampiamente utilizzato per il soccorso e per il trasporto di persone e materiale. Poche settimane dopo l'entrata in servizio del nuovo apparecchio, Geiger fu chiamato sul luogo della disgrazia del Mattmark per portare soccorso ai superstiti scampati a una gigantesca valanga che travolse un cantiere d'alta montagna e che costò la vita a oltre 80 operai.

La caduta dell'Aquila

Morì durante un volo d'istruzione commettendo un errore al decollo

Il 26 agosto 1966 sull'aeroporto di Sion le varie attività di volo si stavano svolgendo normalmente. Il clima era disteso e nulla lasciava presagire la disgrazia che si sarebbe consumata nel fine pomeriggio. Geiger si trovava a terra ad osservare una sua allieva pilota che stava effettuando una serie di esercizi. Insoddisfatto delle sue evoluzioni decise di salire a bordo con lei e quello fu il suo ultimo volo.

Dopo aver accelerato sulla pista il Piper decollò: pochi istanti dopo si consumò la tragedia. A una quindicina di metri d'altezza l'aeroplano entrò in collisione con un aliante che stava atterrando e al quale avrebbe dovuto dare la precedenza. Entrambi gli apparecchi si schiantarono sulla pista. Geiger morì durante il trasporto verso l'ospedale, il pilota dell'aliante decedette qualche giorno dopo; l'allieva rimase ferita in modo molto grave. Terminò così in modo brusco e

inatteso la carriera dell'Aquila di Sion. Al momento dell'incidente totalizzava oltre 9'000 ore di volo a bordo di aeroplani, oltre 2'600 a bordo di elicotteri e 300 con aliante. Oltre 48'800 invece i decolli al suo attivo. Al termine di un'indagine piuttosto laboriosa, la commissione d'inchiesta sugli infortuni aeronautici stabilì che fu sua la responsabilità dell'incidente, ciò che innescò una lunga serie di polemiche. Questo triste episodio nulla toglie però ai meriti di Hermann Geiger, che è stato uno dei grandi pionieri del volo alpino.

Il suo nome resterà indissolubilmente legato alla storia del rifornimento e del soccorso aereo in alta montagna. A distanza di quarant'anni le sue gesta sono ancora vive sia nella memoria di molti vallesani, soprattutto di quelli che ebbero modo di seguirne le incredibili imprese e di apprendere gli insegnamenti, sia in quella di coloro che gli devono la vita.